Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11047**
19. Wahlperiode 24.06.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/10606 –

Feinstaubbelastungen in unterirdischen Bahnhöfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Stellungnahme der Nationalen Akademie der Wissenschaften Lepoldina zum Thema „Saubere Luft“ hat nach Ansicht der Fragesteller noch einmal die gesundheitlichen Gefahren von Feinstaub verdeutlicht und die Notwendigkeit einer weiteren Verschärfung der Grenzwerte für Feinstaub angemahnt. Feinstaub wird mit zahlreichen Krankheitsbildern insbesondere im Atemwegsbereich in Verbindung gebracht. Vor allem für Menschen mit asthmatischen Erkrankungen kann Feinstaub auch schon bei kurzer Exposition starke gesundheitliche Auswirkungen haben. Allgemein gelten für Feinstaub (PM10) Grenzwerte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel und 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Tagesmittel.

Für Bahnhöfe scheinen diese Grenzwerte jedoch nicht zu gelten, obwohl sich dort in der Regel sehr viele Menschen aufhalten und es sich dabei für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahn auch um einen Aufenthaltsort handelt, wo sie diesen Schadstoffkonzentrationen dauerhaft ausgesetzt sind.

Im 2014 eröffneten Zürcher Untergrundbahnhof wurden Feinstaubwerte von bis zu 111 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen (vgl. Artikel von Arno Luik in Kontext Wochenzeitung vom 25. April 2019, www.kontextwochenzeitung.de/politik/421/ungesund-im-untergrund-5872.html), also eine Überschreitung der in Deutschland gültigen Grenzwerte um mehr als das Doppelte.

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind die Bahnunternehmen für die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten in Bahnhöfen verantwortlich: „Grundsätzlich gilt nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, dass die Eisenbahnen selbst die uneingeschränkte Verantwortung für die sichere Führung des Betriebes tragen. Alle einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten. Beim Betrieb von Schienenfahrzeugen und Anlagen müssen die Unternehmen u. a. auch sicherstellen, dass die Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes eingehalten werden“ (vgl. Artikel von Arno Luik in Kontext Wochenzeitung vom 25. April 2019, a. a. O.).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 20. Juni 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Grenzwerte gelten in Bahnhöfen und anderen Verkehrsstationen für die Belastung mit Feinstaub und anderen Schadstoffen (bitte für alle Schadstoffklassen gegliedert nach Art der Verkehrsstationen tabellarisch auflisten)?

2. Gelten für Bahnhöfe andere Grenzwerte als die Umgebungsluft im Allgemeinen, und wenn ja, welche sind das?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der 39. BImSchV aufgeführten Luftqualitätsgrenzwerte beziehen sich wie in § 1 Nummer 20 39. BImSchV dargelegt, auf „die Luft“, welche im Sinne der Verordnung als „Außenluft in der Troposphäre“ definiert ist. Bahnhöfe und andere in sich geschlossene Verkehrsstationen unterfallen somit nicht dem Beurteilungsregime der 39. BImSchV für die Außenluft. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kann im Rahmen seiner Eisenbahnaufsicht nur die Einhaltung von vorliegenden rechtlichen Verpflichtungen gegenüber den Unternehmen einfordern.

Im Bereich des Arbeitsschutzes existieren Arbeitsplatzgrenzwerte, die der Arbeitgeber zur Beurteilung der Gefährdung seiner Beschäftigten und zu deren Schutz vor gefährlichen Stoffen heranzuziehen hat. Diese Grenzwerte leiten sich aus der Gefahrstoffverordnung (GefstoffV) ab und werden in den Technischen Regeln Gefahrstoffe (TRGS), insbesondere in der TRGS 900 „Arbeitsplatzgrenzwerte“, konkretisiert.

3. Welche Messwerte für die Konzentration von Feinstaub und anderen Schadstoffen in Bahnhöfen und anderen Verkehrsstationen sind der Bundesregierung bekannt (bitte alle Messungen jeweils für alle Bahnhöfe bzw. Verkehrsstationen und Schadstoffklassen tabellarisch auflisten)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor.

4. Wer ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten in Bahnhöfen und anderen Verkehrsstationen zuständig, und welche Rolle spielt hier das EBA (bitte begründen)?

Auf das Allgemeine Eisenbahngesetz, wonach die Eisenbahnen selbst die uneingeschränkte Verantwortung für die sichere Führung des Betriebes tragen, wird verwiesen. Alle einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten. Beim Betrieb von Schienenfahrzeugen und Anlagen müssen die Unternehmen u. a. auch sicherstellen, dass die Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes eingehalten werden.

5. Wird die zu erwartende Belastung mit Feinstaub und anderen Schadstoffen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Genehmigungsverfahren für Bahnhöfe und andere Verkehrsstationen als Kriterium für die Erteilung der Genehmigung geprüft (bitte die genauen Verfahrensschritte darstellen)?

6. Welche Feinstaubbelastungen sind nach Einschätzung der Bundesregierung in dem im Bau befindlichen Tiefbahnhof Stuttgart 21 zu erwarten, insbesondere mit Blick auf das dort notwendige starke Bremsen der Züge, die mit starkem Gefälle und hoher Geschwindigkeit in den Bahnhof einfahren?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Planfeststellungsverfahren entscheidet das EBA u. a. über die baulichen Belange von Anlagen. Die Belastung der Umgebung von Bahnhöfen als Anlagen mit Feinstaub und anderen Schadstoffen aus dem Eisenbahnbetrieb wird im Rahmen der Planfeststellung als Abwägungsbelang mit einbezogen. Nach Maßgabe des Bundesverwaltungsgerichts dürfen durch die Planung festgestellte Anlagen, die Ziele eines Luftreinhalteplans nicht verunmöglichen. Nach Kenntnis der Bundesregierung gab es eine solche Fallkonstellation bisher nicht. Der Planfeststellungsbeschluss trifft aber grundsätzlich keine bahnbetrieblichen Regelungen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

7. Sind Messungen der Luftqualität im Tiefbahnhof Stuttgart 21 geplant?

   Wenn ja, welche Schadstoffe sollen gemessen werden?

   Falls nein, warum sind solche Messungen nicht vorgesehen?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Prognosen des Bahnexperten Rößler, der für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 eine Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte um ein Vielfaches befürchtet (vgl. Artikel von Arno Luik in Kontext Wochenzeitung vom 25. April 2019, a. a. O.)?

   Leitet die Bundesregierung daraus einen politischen Handlungsbedarf für den gesundheitlichen Schutz von Reisenden und Beschäftigten ab?

   Welche Maßnahmen sind geplant, bzw. warum sieht die Bundesregierung keinen Handlungsbedarf?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 sowie 5 und 6 verwiesen.

9. Welche Feinstaubbelastungen sind nach Einschätzung der Bundesregierung in den tief liegenden Bahnhöfen der „zweiten Stammstrecke“ in München zu erwarten?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Welche Möglichkeiten für eine Reduktion der Feinstaubbelastung in Bahnhöfen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Befahrensverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Begrenzung der Zugfrequenz, Vorschrift bestimmter technischer Maßnahmen u. Ä.), und wer kann diese ggf. anordnen?

12. Welche Reduktionen beim Ausstoß von Feinstaub und anderen Schadstoffen können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Umstellung von Dieselbetrieb auf elektrischen Betrieb bei Bahnstrecken erreicht werden?

Die Fragen 10 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dominierender Feinstaubemittent ist im Schienenverkehr die Dieselverbrennung. Insofern ist die zügige Umstellung auf Elektrotraktion die wirksamste Maßnahme.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere mit Blick auf die Feinstaubbelastung den Trend zur Verlagerung von Bahnhöfen in den Untergrund, wie dies mit Stuttgart 21 oder dem Fernbahntunnel Frankfurt (mit Bahnsteigen unter dem bestehenden Hauptbahnhof) der Fall ist?

Die Bundesregierung beurteilt die Bauprojekte unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333